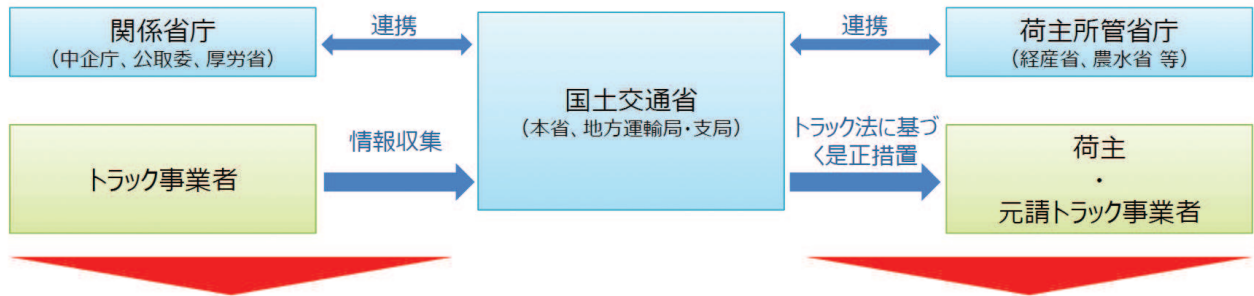


トラックGメンの設置による荷主・元請事業者への監視体制の強化

- ▶ **トラックドライバー**は、労働時間が長く、低賃金にあることから、**担い手不足が喫緊の課題**。
- ▶ 働き方改革の一環として、2024年4月からドライバーに**時間外労働の上限規制（年960時間）**が適用されるが、これによる物流への影響が懸念（「2024年問題」）。
- ▶ 国土交通省では、**貨物自動車運送事業法に基づく荷主等への「働きかけ」「要請」**等による**是正措置**を講じてきたが、2024年問題を前に、強力な対応が必要。
- ▶ このため、新たに「**トラックGメン**」を設置することで荷主等への監視体制を緊急に強化し、荷主対策の実効性を**確実なもの**に。

⇒ **令和5年7月21日（予定）、162名体制**※で本省及び地方運輸局等に設置

※緊急増員80名（本省2名、地方運輸局等19名、運輸支局等59名）、既設定員との併任等82名（本省13名、地方運輸局等16名、運輸支局等53名）



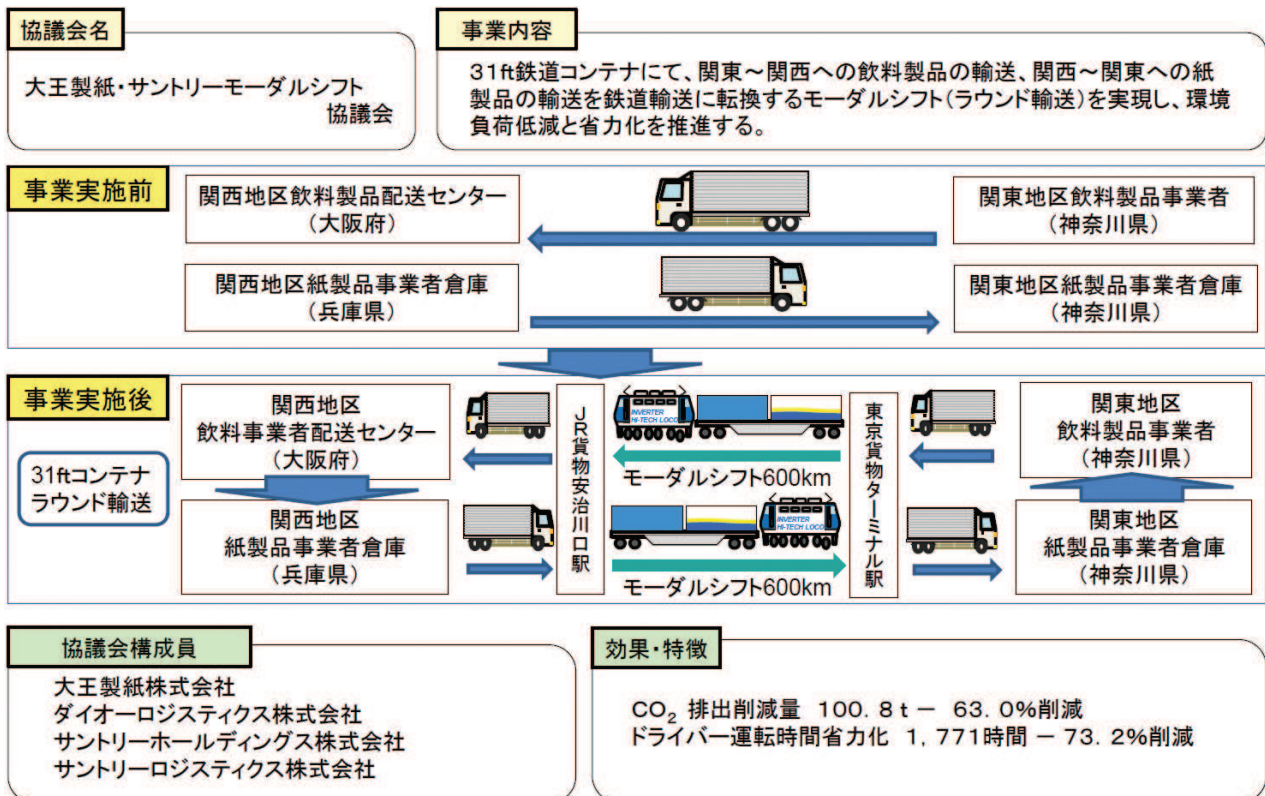
トラックGメンの設置による荷主等への監視体制の緊急強化

トラック事業者への**プッシュ型**の情報収集を開始し
情報収集力を強化（2023年度～）

トラック法に基づく「働きかけ」「要請」「勧告・公表」
制度※の**執行力を強化**（2023年度～）

※2018年に議員立法で制定。2023年6月に適用期限を「当分の間」に延長。

モーダルシフトの事例



中継輸送の事例

●中継輸送の実施

【実施前】		
1日目	西府エリア営業所発着 夜、荷積み、西府出発	神戸エリア営業所発着 夜、荷積み、神戸出発
2日目	朝、神戸到着、荷卸し (休息期間) 夜、荷積み、神戸出発	朝、西府到着、荷卸し (休息期間) 夜、荷積み、西府出発
3日目	朝、西府到着、荷卸し	朝、神戸到着、荷卸し



【実施後】		
1日目	西府エリア営業所発着 夜、荷積み、西府出発	神戸エリア営業所発着 夜、荷積み、神戸出発
2日目	未明、浜松トラックステーションにてドッキング	未明、浜松トラックステーションにてドッキング
	朝、西府到着、荷卸し	朝、神戸到着、荷卸し



【ドッキング風景】

出所:「荷主と運送事業者の協力による取引条件と長時間労働の改善に向けたガイドライン 事例集」
「トラック運転者労働条件改善事業報告書」平成30年3月、㈱日通総合研究所(厚労省委託事業)



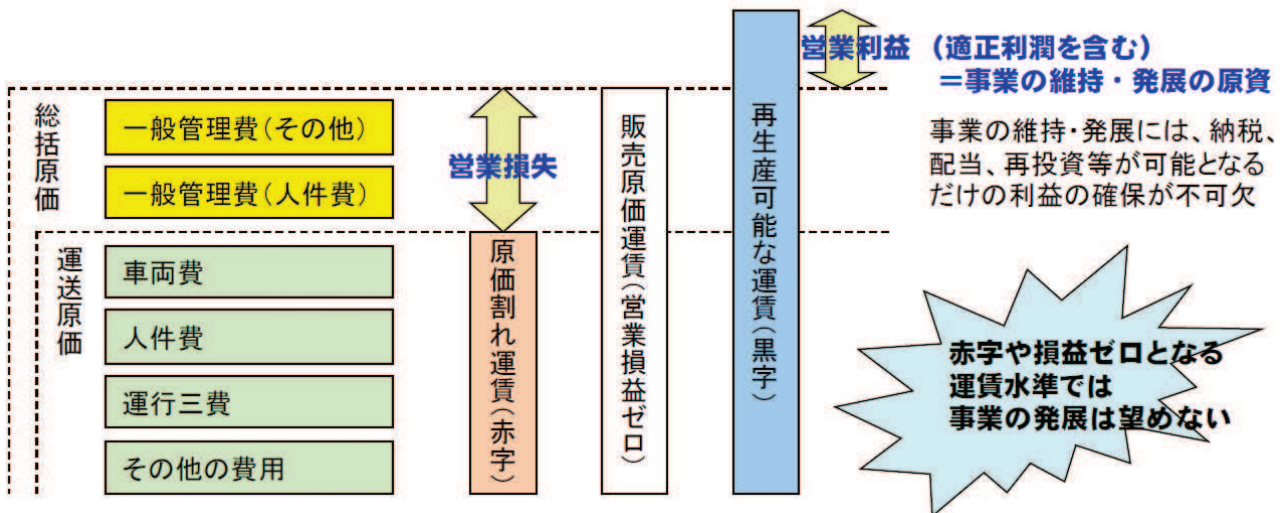
株式会社N X 総合研究所

Copyright © 2023 NX Logistics Research Institute and Consulting, Inc.

適正運賃・料金の收受

- ①再生可能な運賃の設定
- ②新標準運送約款に準拠した運賃・料金体系への転換
- ③割増運賃、諸料金にも適正に收受

図表 再生産可能な運賃・料金水準の概念



出所:「トラック運送業界の働き方改革実現に向けたアクションプラン(解説書)」(全日本トラック協会)



株式会社N X 総合研究所

Copyright © 2023 NX Logistics Research Institute and Consulting, Inc.

標準的な運賃について(告示:令和2年4月24日)

標準的な運賃は、**ドライバーの労働条件(賃金・労働時間等)を改善し、持続的に事業を運営**するための参考となる指標

基本的な策定方針

- ◆ **運賃表の基本** ⇒ 貸切運送を前提に(1)距離制、(2)時間制の運賃表を設定
- ◆ **車種等の違い** ⇒ 車格別(2t, 4t, 10t, 20t)にドライバン型のトラックを基準として算出
- ◆ **地域差** ⇒ 地方運輸局ブロック単位で運賃表を策定
- ◆ **運賃と料金の考え方** ⇒ 高速道路料金やフェリー料金等については運賃と別に收受

適正な原価・利潤の確保

- ◆ **元請け・下請けの関係** ⇒ 元請事業者の庸車費用等は考慮せず、**実運送にかかる原価**等を基準に算出
- ◆ **車両費** ⇒ 環境性能や安全基準の向上を踏まえた**車両への設備投資等**ができるよう償却年数は5年で設定
- ◆ **人件費** ⇒ ドライバーの労働条件改善のため、**全産業平均の時間当たりの単価**を基準
- ◆ **帰り荷の取扱い** ⇒ **帰り荷がないことを前提に実車率50%**の前提で算出。
- ◆ **利潤** ⇒ 事業の持続的な経営のために必要な利潤を確保する観点から、**自己資本に対する適正な利潤額**を設定



今後は、**標準的な運賃を実勢運賃に反映**させていくことが重要

標準的な運賃(距離制運賃表:関東運輸局)と計算例

関東運輸局

(単位:円)

車種別 キロ程	小型車 (2トンクラス)	中型車 (4トンクラス)	大型車 (10トンクラス)	トレーラー (20トンクラス)
10km	15,790	18,060	22,540	27,940
20km	17,600	20,160	25,330	31,550
30km	19,410	22,270	28,120	35,160
40km	21,220	24,370	30,920	38,770
50km	23,040	26,480	33,710	42,380
60km	24,850	28,580	36,500	45,990
70km	26,660	30,690	39,290	49,600
80km	28,470	32,790	42,090	53,200
90km	30,280	34,890	44,880	56,810
100km	32,090	37,000	47,670	60,420
110km	33,910	39,090	50,390	63,930
120km	35,730	41,170	53,110	67,430
130km	37,550	43,260	55,830	70,940
140km	39,360	45,340	58,550	74,440
150km	41,180	47,430	61,270	77,950
160km	43,000	49,510	64,000	81,450
170km	44,820	51,600	66,720	84,960
180km	46,630	53,690	69,440	88,460
190km	48,450	55,770	72,160	91,970
200km	50,270	57,860	74,880	95,470
200kmを超えて500km まで20kmを増すごと に加算する金額	3,630	4,140	5,370	6,910
500kmを超えて50km を増すごとに加算す る金額	9,070	10,360	13,430	17,280

距離制運賃

前提条件

- 車 格:大型車 ドライバン(愛知県→広島県)
- キロ程:510km
- 付帯作業等:積込・取卸作業 なし
- 待機時間:出発・到着時 各30分
- 高速道路利用料:7,630円(実費)

<基準運賃の算出>

手順① 【中部・大型車・550km】(運賃表より算出)
※510kmを切り上げ処理し、「550km」とします。
→ 158,940円①

<実費の算出>

手順② 高速道路料金 7,630円(片道) × 2 = 15,260円(税込)②

<消費税の算出>

手順③ 消費税の算出
運賃 158,940円①
→端数処理 159,000円×1.1=174,900円③
※消費税は端数が生じた場合、四捨五入して1円単位にします。

<合計額の計算>

手順④ 請求合計額の算出
174,900円③ + 15,260円② = 190,160円

(※上記に用いた数値は、運送業の原価計算の理解を深めるために設定した数字です)

独占禁止法上の「優越的地位の濫用」に関する緊急調査等の結果

- 公正取引委員会では、令和4年6月、受注者80,000社に対して書面調査を実施し、取引価格引上げの要請の有無にかかわらず、取引価格が据え置かれており、事業活動への影響が大きいとする発注者名について回答を求めた。この結果、1社でも受注者から名前の挙がった発注者は4,573社存在。
- 令和4年7月から12月にかけて、受注者側書面調査、発注者側書面調査等を踏まえ、立入調査を306件実施。
- また、令和4年9月以降、上記の発注者4,573社の中で、受注者から名前の挙がった数が多い発注者上位50社程度を抽出し、より詳細な個別調査を実施。
- 個別調査の結果、令和4年12月、受注者からの値上げ要請の有無にかかわらず、取引価格が据え置かれており、事業活動への影響が大きい取引先として受注者から多く名前が挙がった発注者であって、かつ、多数の取引先について独占禁止法に該当する行為が確認された事業者名を公表。
- 荷主と物流事業者との取引において、独占禁止法上の問題につながるおそれがあった荷主777名に対し、具体的な懸念事項を明示した注意喚起文書を送付。

今後の物流のキーワード

ドライバーや作業員の長時間労働や手荷役に頼る物流から
人に優しい物流へ＝働き方改革

『輸送力(ドライバー)確保に向けた労働環境・条件の改善』

『限られた輸送力に対応するための物流効率化』

運送・荷主：●コンプライアンスの徹底

運送：●荷主企業への正しい主張＝荷主への提案！

運送：●現場の“見える化”が必要（時間管理・原価計算）

運送：●労働時間が短縮しても賃金が減らない仕組み・体制づくり

荷主：●「選ばれる荷主企業」という理解を！

荷主：●発荷主・着荷主の間で取引条件見直しを！（取引条件≒物流条件）

荷主：●企業活動における「物流」のプライオリティーの格上げを！

運送・荷主：●物流効率化の本格的な推進＝効率化は儲かる！

運送・荷主：●荷主と運送事業者がWin-Winとなるパートナーシップの確立！

ご清聴ありがとうございました。



(株)NX総合研究所 大島 弘明

【プロフィール】

1964年 東京都生まれ
1988年 日本大学理工学部卒、(株)日通総合研究所入社
2016年 リサーチ&コンサルティングユニット ユニットリーダー
2018年 取締役
2022年 (株)NX総合研究所に社名変更
2023年 常務取締役
流通経済大学 客員講師

主にトラック運送事業の変化や労働・安全問題、
物流効率化対策などの調査研究に従事

主な著書 **「トラックドライバー不足に挑む！」(単著)**
「都市の物流マネジメント」(共著)
「現代の新都市物流」(共著)